Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9438**

18. Wahlperiode 18.08.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neuausrichtung der Seelotsausbildung

Die deutsche Seeschifffahrt leidet aktuell unter einer stark zurückgehenden Zahl von ausgebildeten Schiffsoffizieren (Nautikern). Aufgrund ihrer nationalen Ausrichtung sind von dieser Entwicklung vor allem staatliche Einrichtungen betroffen, wie die See- und Hafenlotsen, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) oder das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sowie viele weitere.

Ausschlaggebend für diese Entwicklung ist vornehmlich die weltweite Schifffahrtskrise, die sich seit 2008 mit sinkender Flotte und einer gleichzeitig steigenden Zahl an arbeitssuchend gemeldeten Seeleuten besonders auf Deutschland negativ auswirkt. Mit dieser Krise einher ging auch eine maritime Ausbildungskrise, deren Ende weiterhin nicht absehbar ist. Viele Nautik-Studiengänge an Hochschulen der Küstenländer hatten über mehrere Semester nur sehr geringe Zahlen an Studienanfängern. Es fehlt nach Auffassung der Fragesteller weiterhin an einem auf den Bedarf abgestimmten Konzept zur maritimen Ausbildung.

Besonders die deutschen Seelotsbrüderschaften sind durch die zurückgehenden Auszubildendenzahlen betroffen. Rund ein Drittel der heute beschäftigten Seelotsen wird bis zum Jahr 2024 in Rente gehen, danach könnte sich die Situation noch weiter zuspitzen, wenn das Nachwuchsproblem nicht gelöst ist. Es scheint daher eine Neuausrichtung notwendig, um Bedarf über hierzulande ausgebildete Fachkräfte decken zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Geht die Bundesregierung unter Voraussetzung des bisherigen Ausbildungsmodells von einem Mangel an Seelotsen bis 2030 aus, und wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, warum nicht?
2. Wie haben sich die Bestandszahlen bei den Seelotsen seit 2000 jährlich entwickelt, und wie werden sich die Zahlen der Bestallungsinhaber bis 2030 bei den Seelotsen nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich entwickeln?
3. Welcher Ausbildungsweg bzw. welche Ausbildungswege führen aktuell zum Beruf des Seelotsen bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung zum Beruf des Hafenlotsen (bitte getrennt aufführen)?
4. Verfolgt die Bundesregierung eine Neuausrichtung des Ausbildungswegs zum Seelotsen, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

5. Wie weit sind mögliche Planungen für eine Neuausrichtung der Seelotsausbildung bereits fortgeschritten, und inwieweit ist die Bundesregierung bzw. welche Dritte beteiligt?
6. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es eine ausreichend große Grundgesamtheit an in Deutschland fertig ausgebildeten Kapitänen gibt, die sich zukünftig zum Seelotsen weiterqualifizieren könnten, und wenn ja, wie hoch liegt diese Zahl aktuell, und wie wird sich diese Zahl voraussichtlich nach Kenntnis der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 entwickeln, und wenn nein, warum nicht, und was folgert sie daraus?
7. Wird es für ein mögliches neues Ausbildungsmodell zum Seelotsen ein zentrales Einstellungsverfahren geben oder werden die jeweiligen Seelotsbrüderschaften im Rahmen ihrer Selbstverwaltung über die Einstellung mit entscheiden können?
8. Inwieweit soll die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) in das Einstellungs- bzw. Ausbildungsverfahren einbezogen werden, und welchen Mehrwert hätte eine solche Beteiligung für die Seelotsbrüderschaften bzw. die ausgebildeten Seelotsen nach Auffassung der Bundesregierung oder könnte das Einstellungs- und Ausbildungsverfahren zum Seelotsen auch ohne die BBS durchgeführt werden, wie bisher durch die GDWS (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt der WSV) unter Mitwirkung der Lotsenbrüderschaften?
9. Inwieweit und durch welche Maßnahmen ist eine regelmäßige Bewertung (Evaluation) des neuen Ausbildungsgangs vorgesehen?
10. Welche Anteile eines neuen Ausbildungsgangs werden sich auf welche bereits existierenden Studiengänge und Ausbildungsberufe (Nautik) stützen, und in welcher Dauer wird ein Lotsenanwärter seine Ausbildung zukünftig abgeschlossen haben?
11. Welche Durchlässigkeiten, etwa für Quereinsteiger, sind bei einem neuen Ausbildungsweg vorgesehen?
12. Werden sich Seelotsanwärter zukünftig bereits zu Beginn des Studiums bzw. ihrer sonstigen maritimen Ausbildung dazu entscheiden müssen, Seelotse zu werden oder wäre dies auch später, nach dem Erlangen des Kapitänspatents, wie bisher möglich?
13. Inwieweit sollen die Ausbildungsgänge nautischer Offiziersassistent bzw. im Vorfeld der zukünftigen Seelotsausbildung eine Rolle spielen?
14. Inwieweit soll der Ausbildungsgang Schiffsmechaniker im Vorfeld der zukünftigen Seelotsausbildung eine Rolle spielen?
15. a) Wie haben sich die Anzahl der Lotsungen seit 2000 in der Nordsee, am Nord-Ostsee-Kanal und in der Ostsee jährlich entwickelt (bitte nach Jahren und falls möglich nach Fahrtgebieten Elbe, Weser/Jade, Ems, Nord-Ostsee-Kanal, Ostsee tabellarisch aufschlüsseln)?

    b) Welche Tendenz der Entwicklung der Anzahl der Lotsungen leitet die Bundesregierung für die folgenden Jahre ab?
16. Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausbildungen der Seelotsen zu denen der Hafenlotsen in den jeweiligen Küstenländern (bitte tabellarisch aufführen)?
17. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von Änderungen am Ausbildungssystem der Hafenlotsen in den Küstenländern seit 2010 oder über beabsichtigte zukünftige Änderungen?
18. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Nachwuchssituation bei den Hafenlotsen in den Küstenländern dar?

19. Wie wird in anderen europäischen Nachbarstaaten, etwa die Niederlande, Belgien, Frankreich oder Dänemark und den Ländern Skandinaviens die Seelotsausbildung nach Kenntnis der Bundesregierung organisiert (bitte tabellarisch darstellen)?

20. a) Inwieweit wird bereits heute seitens der GDWS bzw. der deutschen Lotsenbrüderschaften auf im Ausland ausgebildete Schiffsoffiziere/Kapitäne zurückgegriffen?

    b) Inwieweit ist es nach Auffassung der Bundesregierung vorstellbar, zur Sicherung des Nachwuchses zukünftig vermehrt auf im Ausland ausgebildete Kapitäne zurückzugreifen?

21. Bis wann plant die Bundesregierung die Anpassung des Seelotsgesetzes, mit welchen Änderungen, falls sie keine Änderungen plant, warum nicht?

22. Welche Mehrkosten werden durch eine Anpassung der Seelotsenausbildung auf die lotspflichtigen Schiffe, die deutsche Häfen anlaufen, voraussichtlich insgesamt entstehen?

23. Wie soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierung der Mehrkosten einer angepassten Seelotsenausbildung sichergestellt werden?

24. Welche weiteren über ein mögliches neues Ausbildungssystem hinausgehenden Maßnahmen zur Modernisierung des Lotswesens plant die Bundesregierung, falls sie keine Maßnahmen plant, warum nicht?

25. Stellt die Bundeslotsenkammer eine Körperschaft mit funktionierender Selbstverwaltung dar, und wenn nein, warum nicht, und inwieweit strebt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang an, die Verwaltung der Bundeslotsenkammer ggf. unter Einbezug des Bundesverbands der See- und Hafenlotsen e. V. umzustrukturieren?

26. Kann der einzelne freiberufliche Seelotse in der Bundeslotsenkammer seine Interessen selbst vertreten?

    Falls nein, auf welchem Wege erfolgt die (basis)demokratische Meinungsfindung in der Bundeslotsenkammer (bitte den Vorgang beschreiben)?

27. Inwieweit spielen Erfahrungen als Nautiker in verantwortlicher Stellung außerhalb von Seelotsrevieren bei den Überlegungen der Novellierung der Seelotsausbildung eine Rolle in Bezug auf Lotsungen außerhalb bzw. von und nach Seelotsrevieren, wie sie bereits aktuell ausgeführt werden müssen (Distanzlotsungen)?

Berlin, den 18. August 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333